RAPPORT
sur la tarification en assurance automobile

2002

Québec

103-05523/

RAPPORT
sur la tarification en assurance automobile

2002

Québec

Ce rapport a été produit par la Direction des assurances IARD
et il est disponible dans le site Internet de l'IGIF
à l'adresse suivante : http://www.igif.gouv.qc.ca.

Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec, 2003

ISBN 2-550-40616-8
ISSN 0837-7006
© Gouvernement du Québec

Québec

Gouvernement du Québec
Le ministre des Finances

Québec, juin 2003

Monsieur Michel Bissonnet
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le *Rapport sur la tarification en assurance automobile* au Québec pour l'année 2002. Ce rapport contient une analyse des données statistiques et des manuels de tarifs qui sont remis à l'Inspecteur général des institutions financières par les assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

YVES SÉGUIN

Québec
12, rue Saint-Louis, 1er étage
Québec (Québec) G1R 5L3
Téléphone : (418) 643-5270
Télécopieur : (418) 646-1574
ministre@finances.gouv.qc.ca

Montréal
380, rue Saint-Antoine Ouest, 5e étage
Montréal (Québec) H2Y 3X7
Téléphone : (514) 873-5363
Télécopieur : (514) 873-4728

Inspecteur général des institutions financières
Québec
Bureau de l'inspecteur général

Québec, mars 2003

Madame Pauline Marois
Vice-première ministre
et ministre des Finances, de l'Économie et de la Recherche
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Madame la Vice-Première Ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre le vingt-cinquième *Rapport sur la tarification en assurance automobile* au Québec, produit conformément aux dispositions de l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25).

On y retrouve les résultats de l'analyse effectuée à partir des renseignements fournis par les assureurs privés qui pratiquent l'assurance automobile au Québec et qui porte sur leur expérience de sinistres, leurs pratiques de tarification et leurs tarifs en vigueur en 2002.

Ce rapport trace d'abord le profil du marché dans lequel ont oeuvré les assureurs en 2002. Ensuite, il fait état de l'évolution des pratiques de tarification et des modifications que les assureurs ont apportées à leur manuel de tarifs. Enfin, le rapport présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec au cours de l'année 2002.

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 2002 montre qu'ils ont globalement réalisé des profits d'exploitation. L'amélioration de la rentabilité provient principalement d'une réduction de la proportion du montant des sinistres par rapport aux primes acquises. Cette diminution résulte surtout de la baisse de la fréquence des sinistres en raison notamment des conditions météorologiques favorables de l'hiver dernier.

800, place d'Youville, 9e étage
Québec (Québec) G1R 4Y5
Téléphone : (418) 528-9010
Télécopieur : (418) 528-2791
bureau.inspecteur@igif.gouv.qc.ca

En outre, l'analyse de l'ampleur des variations annuelles des résultats, au cours des dix dernières années, indique que la tarification automobile au Québec peut être qualifiée d'adéquate.

Enfin, le rapport souligne que les assureurs établis au Québec dominent le marché de l'assurance automobile québécois et qu'il est possible pour les assurés de faire jouer pleinement la concurrence dans ce marché, principalement en comparant les prix proposés par les différents assureurs.

Veuillez agréer, Madame la Vice-Première Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

L'inspecteur général,

Jean-Guy Turcotte

TABLE DES MATIÈRES

Page

INTRODUCTION 1

CHAPITRE I

LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2002 3

1. Les assureurs automobiles et l'offre d'assurance 3
2. La demande d'assurance automobile 9

CHAPITRE II

LES PRATIQUES DE TARIFICATION 13

1. Les manuels de tarifs 13
2. L'évolution des tarifs et des pratiques de tarification 15

CHAPITRE III

LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2002 17

1. Le contexte de l'analyse 17
2. L'évolution globale des résultats 18
3. L'évolution des sinistres pour les garanties principales 22
4. Le caractère adéquat de la tarification de 2002 25

CONCLUSION 29

ANNEXE A

GLOSSAIRE 33

ANNEXE B

LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS À PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 2002 37

LISTE DES TABLEAUX *41*

INTRODUCTION

L'Inspecteur général des institutions financières (IGIF) doit, conformément à l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25), analyser les manuels de tarifs et les données statistiques sur l'expérience des assureurs privés qui pratiquent l'assurance automobile au Québec et produire chaque année un rapport à la ministre des Finances sur la tarification en assurance automobile.

En premier lieu, le rapport [1] trace le profil du marché dans lequel ont œuvré les assureurs privés au Québec en 2002, en décrivant l'offre et la demande d'assurance automobile.

Ensuite, il fait état des consultations des manuels de tarifs, des modifications que les assureurs leur ont apportées au cours de 2002 de même que de l'évolution des pratiques en matière de tarification.

Enfin, le rapport présente une analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2002. Cette analyse traite des résultats d'exploitation des assureurs ainsi que du caractère adéquat de la tarification.

[1] Le présent rapport ainsi que d'autres renseignements concernant l'assurance automobile au Québec sont disponibles dans le site Internet de l'IGIF à l'adresse suivante : www.igif.gouv.qc.ca. Le rapport lui-même se retrouve à la rubrique : « Publications ».

CHAPITRE I

LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2002

Le présent chapitre expose une analyse de l'offre et de la demande dans l'industrie de l'assurance automobile au Québec en 2002 de façon à bien faire ressortir les principaux enjeux dans ce marché [1].

1. Les assureurs automobiles et l'offre d'assurance

En 2002, 126 assureurs étaient autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec; la liste de ces assureurs apparaît à l'annexe B. Ce nombre ne comprend pas les assureurs dont le permis de souscrire de l'assurance automobile se limite aux affaires de réassurance.

Comme l'illustre le tableau 1, le nombre d'assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec en 2002 a diminué par rapport à 2001. Ce résultat découle de l'octroi d'un nouveau permis et de neuf non-renouvellements de permis. Ces permis qui n'ont pas été renouvelés concernent : deux assureurs qui se sont retirés du marché, quatre permis annulés en raison de fusions et d'acquisitions ainsi que trois assureurs qui n'ont pas renouvelé leur permis à la suite d'une réorganisation à l'intérieur de leur groupe d'assureurs.

En 2002, selon les renseignements disponibles au moment de la production du présent rapport, 15 des 126 assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile ne se seraient pas prévalus de cette autorisation. Les assureurs qui n'ont pas souscrit en 2001, même s'ils possédaient un permis pour le faire, sont identifiés à l'annexe B.

Les assureurs qui ne souscrivent pas directement de l'assurance automobile, même s'ils possèdent un permis pour le faire, sont principalement des assureurs à charte étrangère. La majorité d'entre eux, spécialisés en assurance commerciale (biens, aviation, bris

[1] Pour compléter l'information, le site Internet de l'IGIF (www.igif.gouv.qc.ca) présente une description de l'environnement légal dans lequel oeuvrent les assureurs de même que du Fichier central des sinistres automobiles (FCSA) et de son utilisation par les assureurs.

des machines, responsabilité, maritime et autres), souscrivent occasionnellement de l'assurance automobile dans le cadre de leurs activités régulières. Les autres se limitent à la réassurance alors que le permis qu'ils détiennent leur permet de souscrire également de l'assurance directe.

TABLEAU 1
NOMBRE D'ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC

Année	Autorisés à pratiquer	Ayant pratiqué	
		Nombre	(%)
1993	149	126	85
1994	142	121	85
1995	141	121	86
1996	140	118	84
1997	137	113	82
1998	137	121	88
1999	140	121	86
2000	134	114	85
2001	134	113	84
2002 [1]	126	111	88

Les données du tableau 1 indiquent que le nombre d'assureurs autorisés à pratiquer a diminué de 15 % au cours des dix dernières années tandis que le nombre d'assureurs ayant pratiqué a chuté de 12 %. Ces diminutions sont attribuables, en bonne partie, aux fusions et aux acquisitions d'assureurs qui peuvent engendrer une nouvelle définition des activités de chaque assureur à l'intérieur d'un groupe, mais elles résultent également du retrait du marché d'un certain nombre d'entre eux.

En effet, des 21 assureurs qui ont quitté le marché au cours des trois dernières années, 12 l'ont fait à la suite de fusions, 5 à la suite de réorganisations à l'intérieur de groupes d'assureurs alors que les 4 derniers se sont retirés du marché.

[1] Au moment de la production du présent rapport, les données complètes relatives à l'année 2002 n'étaient pas disponibles; le nombre ainsi que le pourcentage d'assureurs ayant pratiqué sont donc des estimations.

De plus, soulignons qu'au cours des dernières années, l'Inspecteur général des institutions financières (IGIF) a effectué un suivi plus étroit auprès des assureurs possédant un permis pour souscrire de l'assurance automobile au Québec mais ne se prévalant pas de cette autorisation. De ce fait, certains assureurs ont choisi de ne pas renouveler leur permis alors que d'autres ont demandé de limiter leur permis de souscrire de l'assurance automobile aux affaires de réassurance. Il est à prévoir que d'autres assureurs n'exerçant pas au Québec tout en détenant un permis à cet effet, choisiront de faire de même au cours des prochaines années.

Par ailleurs, le tableau 2 présente le nombre d'assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec et fait état de leur part de marché selon leur charte.

TABLEAU 2
VENTILATION DU NOMBRE ET DE LA PART DE MARCHÉ DES ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC SELON LEUR CHARTE

	Québec		Autre province		Canada		État ou pays étranger	
Année	Nombre	Part de marché en %	Nombre	Part de marché en %	Nombre	Part de marché en %	Nombre	Part de marché en %
1992	59	37	8	1	51	56	36	6
1993	59	39	8	2	49	53	33	6
1994	58	42	8	2	43	51	33	5
1995	58	44	8	1	43	49	32	6
1996	59	46	7	1	42	48	32	5
1997	59	46	6	1	43	48	29	5
1998	58	46	6	2	43	47	30	5
1999	59	46	6	1	45	46	30	7
2000	55	47	5	1	44	45	30	7
2001	54	49	5	2	43	44	32	5
2002 [1]	53	--	4	--	41	--	28	--

[1] Au moment de la production du présent rapport, les données relatives aux parts de marché de l'année 2002 n'étaient pas disponibles.

Ce tableau montre que la part de marché de chacun des groupes d'assureurs continue d'évoluer. Les assureurs à charte du Québec, pris dans leur ensemble, recueillent 49 % du volume de primes souscrites en assurance automobile au Québec, ce qui représente une augmentation de 12 points de pourcentage depuis 1992 réduisant d'autant la part de marché principalement des assureurs à charte du Canada.

Le tableau 2 met également en évidence le fait que les assureurs à charte du Québec détiennent depuis maintenant quelques années une part de marché plus importante que celle des assureurs à charte du Canada. En 1992, un écart de dix-neuf points de pourcentage, à l'avantage de ces derniers, séparait ces deux groupes.

La croissance des assureurs à charte du Québec a été marquée au début des années 90. En effet, de 1992 à 1996, ceux-ci ont accru leur part de marché de neuf points de pourcentage aux dépens des autres assureurs.

De plus, en ajoutant à la part de marché des assureurs du Québec celle des assureurs à charte du Canada dont le siège est situé au Québec, la part de marché de cet ensemble s'élève à 70 % en 2001 en comparaison de 56 % en 1992. Ces proportions démontrent bien que les assureurs établis au Québec dominent le marché de l'assurance automobile québécois.

En outre, bien que le nombre d'assureurs exerçant une activité au Québec demeure élevé, le marché reste dominé par un nombre restreint de ceux-ci. À cet effet, le tableau 3 fait état de la part de marché détenue par les plus importants assureurs ou groupes d'assureurs qui font des affaires au Québec.

Les données de ce tableau montrent que les 15 assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants qui faisaient des affaires au Québec en 2001 ont recueilli 90 % du volume de primes souscrites en assurance automobile. L'augmentation de cette proportion au cours des dix dernières années est principalement attribuable à la formation de nouveaux groupes d'assureurs ainsi qu'à la fusion d'assureurs déjà importants.

TABLEAU 3
PART DU MARCHÉ QUÉBÉCOIS DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS AUTOMOBILES EN POURCENTAGE DES PRIMES SOUSCRITES

	Nombre d'assureurs ou groupes d'assureurs				
Année	**1**	**3**	**5**	**10**	**15**
1992	13	31	41	61	76
1993	14	38	48	66	80
1994	15	40	53	70	83
1995	14	41	52	71	84
1996	16	42	53	73	84
1997	18	44	59	77	88
1998	20	45	60	78	88
1999	18	44	58	77	89
2000	17	44	58	77	90
2001 [1]	17	44	58	78	90

Ce tableau révèle une certaine concentration du marché québécois de l'assurance automobile. Cependant, la concurrence demeure présente. En effet, même si le tableau 3 indique une relative stabilité au cours des dernières années, l'examen du marché sous d'autres angles permet d'observer des fluctuations.

De fait, les parts de marché de chacun des assureurs à l'intérieur des regroupements évoluent, ce qui n'est pas observable à partir du tableau 3. Notons qu'une variation d'un point de pourcentage représente plus de 25 millions de dollars en terme de volume de primes pour l'année 2001. Ainsi, comme les variations des parts de marché de chacun des groupes d'assureurs sont de moindre ampleur ces dernières années, le tableau 3 tend à montrer une certaine constance.

De surcroît, on observe une progression des parts de marché des assureurs qui ont un mode de distribution direct, c'est-à-dire les assureurs qui vendent leurs produits sans intermédiaires. Au cours des cinq dernières années, la part de marché des assureurs directs a augmenté d'environ cinq points de pourcentage.

[1] Les regroupements présentés pour l'année 2001 tiennent compte des modifications corporatives de l'année 2002.

Par ailleurs, les offres de diverses promotions et de différents services accessoires à l'assurance automobile ainsi que les efforts publicitaires de certains assureurs indiquent que ceux-ci adaptent leurs stratégies de marketing à l'environnement changeant, et confirment la présence de la concurrence dans le marché.

De plus, les nombreuses modifications apportées annuellement par les assureurs à leur manuel de tarifs démontrent que chacun adapte ses pratiques et ses tarifs afin de maintenir sa compétitivité. On constate aussi qu'en général les assureurs ajustent plus rapidement leurs tarifs en fonction des changements qui s'opèrent dans le marché.

En outre, les forces du marché réagissent adéquatement aux changements de tarifs. L'analyse de l'évolution des parts de marché de chaque assureur en relation avec les modifications qu'ils apportent à leurs tarifs confirme qu'un mouvement de tarifs qui ne va pas dans le sens de ce que prescrit le marché provoquera une certaine perte de clientèle.

Enfin, il est généralement reconnu que des écarts de prix entre les assureurs, à un moment donné, sont également indicatifs d'une saine concurrence. L'étude du marché québécois démontre que de tels écarts entre assureurs sont présents, ce qui constitue une autre indication que ce marché est concurrentiel.

Cependant, l'examen de la situation permet aussi de constater que la concurrence s'exerce différemment selon les segments du marché, puisque les efforts des assureurs semblent se concentrer sur certains créneaux particuliers. De plus, différents signaux laissent entrevoir que la compétition prendrait de la vigueur dans d'autres secteurs que les voitures de tourisme, dont notamment les motocyclettes.

Ainsi, les clientèles qui sont prisées par une majorité d'assureurs se voient offrir plus de possibilités tant au niveau du prix et de la protection que du choix même de l'assureur avec qui elles peuvent décider de faire des affaires. Par contre, pour d'autres catégories d'assurés, certaines protections sont plus difficiles à obtenir et la prime d'assurance qui leur est demandée pourra leur paraître élevée.

Bref, les mouvements qui s'opèrent dans l'industrie révèlent que les assureurs poursuivent leur recherche et leur développement afin de se démarquer de leurs compétiteurs.

2. La demande d'assurance automobile

Après avoir analysé à la section précédente l'évolution de l'offre d'assurance automobile au Québec au cours des dernières années, la présente section trace un portrait de l'évolution de la demande d'assurance automobile.

Le tableau 4 fait état du nombre de voitures de tourisme pour lesquelles une assurance a été souscrite ainsi que du volume total des primes souscrites au Québec pour toutes les catégories de véhicules combinées au cours des dernières années. Il présente également l'âge moyen des automobiles et camions légers de promenade en circulation comme le publie la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Ce tableau montre que le marché québécois de l'assurance automobile demeure un marché mature puisque la croissance du nombre de véhicules reste relativement stable depuis dix ans.

Néanmoins, et bien que l'évolution du volume de primes soit sujette à un grand nombre de facteurs, il est possible de constater que le marché a repris une certaine expansion au cours des dernières années. En effet, la croissance du volume de primes provient maintenant en grande partie de l'augmentation de la demande et cette progression est reliée de près au ralentissement du vieillissement du parc automobile.

D'ailleurs, pour la première fois depuis plus de dix ans, on observe que l'âge moyen du parc automobile a cessé d'augmenter en 2002. La conjoncture économique favorable, les faibles taux d'intérêt ainsi que les rabais et programmes de financement avantageux offerts par les fabricants d'automobiles auront influencé le comportement des consommateurs.

TABLEAU 4
ÂGE MOYEN DES VÉHICULES EN CIRCULATION, NOMBRE DE VOITURES DE TOURISME ET PRIMES SOUSCRITES EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

Année	Âge moyen des véhicules de promenade en circulation [1]	Nombre de voitures de tourisme	Primes souscrites [2]
		(millions de véhicules)	(milliards de dollars)
1993	5,88	3,22	1,89
1994	6,13	3,27	1,90
1995	6,43	3,31	1,90
1996	6,69	3,35	1,87
1997	6,84	3,43	1,89
1998	6,98	3,53	2,01
1999 [3]	7,11	3,63	2,13
2000 [3]	7,20	3,71	2,32
2001 [3]	7,30	3,84	2,54
2002 [3]	7,30	3,90	2,67

Enfin, les assurés sont confrontés à un marché qui est de plus en plus concentré et de plus en plus sophistiqué au niveau de la sélection des risques, comme il a été mentionné à la section précédente. Par une multitude de rabais et de conditions, les assureurs identifient très clairement les clientèles qu'ils veulent retenir, offrant des prix avantageux pour ces segments du marché.

Dans de telles circonstances, il est préférable pour le consommateur de « magasiner » sa prime d'assurance automobile puisque, pour un même profil d'assuré, la prime peut varier considérablement. Toutefois, il ne faut pas oublier qu'un assureur peut être très concurrentiel pour un profil d'assuré donné, mais pas nécessairement pour un autre. En outre, cette situation peut évoluer dans le temps.

---

1 Comprend les automobiles et camions légers de promenade; Source : Bilan 2002, accidents, parc automobile, permis de conduire; Société de l'assurance automobile du Québec.

2 Comprend les primes reliées aux voitures de tourisme ainsi que celles de tous les autres types de véhicules, tels les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

3 Le nombre de voitures de tourisme de même que les primes souscrites des années 1999 à 2002 sont des estimations. Comme il est précisé au chapitre III, ces résultats doivent être considérés avec prudence, particulièrement pour l'année 2002. L'IGIF évalue qu'une marge d'erreur autour de 2 % doit être considérée au niveau du nombre de voitures de tourisme de l'année 2002. Quant à l'estimation des primes souscrites de 2002, elle comporte une marge d'erreur d'environ 4 %.

Le fait de demander plusieurs soumissions avant de renouveler son assurance automobile peut faire économiser un montant substantiel à l'assuré, sans pour autant modifier le risque qu'il représente pour l'assureur.

De plus, l'augmentation du nombre de consommateurs qui demandent davantage d'information et qui « magasinent » contribue à maintenir une concurrence dans l'industrie.

En résumé, les assureurs établis au Québec dominent le marché de l'assurance automobile québécois qui est concentré tout en demeurant concurrentiel. La demande d'assurance continue de croître en raison de la présence plus importante de véhicules récents. Finalement, on observe qu'il est possible pour les consommateurs de faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés par les différents assureurs.

CHAPITRE II

LES PRATIQUES DE TARIFICATION

Ce chapitre traite d'abord des consultations par le public des manuels de tarifs que les assureurs doivent déposer auprès de l'Inspecteur général des institutions financières (IGIF), de même que des modifications qui leur ont été apportées. Il présente ensuite une description de l'évolution des tarifs et des pratiques de tarification.

1. Les manuels de tarifs

Les manuels de tarifs déposés auprès de l'IGIF par les assureurs sont mis à la disposition du public pour consultation.

Cette année, 27 personnes, toutes des représentants d'assureurs, ont effectué un peu plus de 75 consultations de manuels. Les manuels de tarifs les plus consultés sont ceux des assureurs les plus importants, particulièrement ceux qui ont un mode de distribution direct.

Plusieurs assureurs ont apporté des modifications à leur manuel de tarifs en 2002. Selon les évaluations du contenu des manuels de tarifs réalisées par l'IGIF dans le cadre de son analyse des pratiques de tarification et de classification des assureurs, les modifications ont porté sur de nombreux aspects des différents critères de classification et de tarification.

Les changements particuliers fréquemment rencontrés cette année pour les voitures de tourisme concernent les systèmes de protection contre le vol, les groupes de véhicules et l'expérience d'accidents. Les différents plans, programmes et rabais offerts par les assureurs ont également subi une panoplie de modifications tant au niveau de la couverture offerte que des tarifs, des conditions et des critères d'admissibilité applicables.

De surcroît, plusieurs ajustements ont été apportés aux règles de classification et de tarification des motocyclettes, des véhicules tout-terrains ainsi que des véhicules utilitaires.

En raison du nombre important de vols automobiles, les assureurs continuent d'ajuster les règles d'admissibilité, les différentes conditions et exigences, les franchises minimales imposées de même que le niveau des tarifs offerts selon que le véhicule est équipé ou non d'un système de protection contre le vol. Les conditions s'appliquant aux véhicules utilitaires ont particulièrement subi de nombreuses révisions à cet égard.

Par exemple, pour certaines régions ou certains modèles de véhicules, l'installation d'un tel système est requise par plusieurs assureurs avant de consentir à assurer un véhicule. De plus, en fonction de différents critères, l'assuré devra accepter qu'une franchise plus élevée s'applique à sa couverture d'assurance contre le vol. Les assureurs modifient également leurs pratiques en réaction aux développements technologiques de ces systèmes.

Par ailleurs, plusieurs facteurs influencent les ajustements apportés par les assureurs aux différents éléments de tarification reliés aux groupes de véhicules. Parmi ces facteurs, mentionnons notamment le nombre grandissant de marques et de modèles de voiture ainsi que l'utilisation plus étendue du système CLEAR (tarification automobile selon la sinistralité canadienne) par les assureurs au Québec.

Les éléments de tarification affectés par ces révisions concernent, entre autres, la segmentation et le raffinement des groupes, les conditions d'admissibilité pour l'avenant « Valeur à neuf pour remplacement de véhicule en cas de perte totale », les exigences reliées aux systèmes de protection contre le vol, les franchises minimales imposées et les règles s'appliquant en fonction des territoires.

Enfin, au sujet de l'expérience de conduite, les modifications sont variées. Elles touchent notamment la définition d'accident ou de sinistre, le nombre d'accidents considérés et le nombre d'années pendant lesquelles l'expérience du conducteur est prise en compte pour la tarification. Les rabais ou les majorations établis en fonction de l'expérience d'accidents ou de sinistres ont aussi subi des ajustements.

2. L'évolution des tarifs et des pratiques de tarification

L'analyse des modifications apportées aux manuels de tarifs au cours de 2002 permet d'observer qu'un certain plafonnement semble atteint en ce qui a trait au raffinement des critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs. En effet, certains assureurs qui ont développé une classification et une tarification plus sophistiquée au fil des années apportent de moins nombreuses modifications à leur manuel, mais celles-ci sont plus raffinées et spécifiques en fonction des clientèles précises qui sont ciblées.

Ainsi, chaque assureur continue d'ajuster ses pratiques afin de maintenir sa compétitivité. Les modifications observées sont toutefois différentes d'un assureur à l'autre selon les modalités déjà en place chez chacun d'eux. Pour certains assureurs, les ajustements apportés à leur manuel de tarifs demeurent nombreux et importants.

Par ailleurs, l'analyse des manuels permet de constater que les assureurs continuent d'ajuster leurs tarifs de plus en plus régulièrement. Le nombre de modifications apportées aux tables de taux a, en effet, de nouveau progressé cette année.

Des majorations des tarifs, généralement limitées, ont été constatées chez la plupart des assureurs qui ont effectué des ajustements à cet égard, bien que certains ont plutôt réduit légèrement leurs tarifs. Ainsi, le mouvement à la hausse du niveau des tarifs observé les deux dernières années s'est poursuivi au cours de 2002, mais avec moins d'ampleur.

Compte tenu de l'amélioration significative des résultats en assurance automobile au Québec en 2001, ce constat peut surprendre puisqu'on aurait pu s'attendre à un mouvement à la baisse du niveau des tarifs au cours de 2002. Toutefois, l'évolution du niveau des tarifs est influencée par un ensemble de facteurs.

D'abord, mentionnons que les bons résultats d'exploitation de 2001 en assurance automobile au Québec sont en partie attribuables à un automne exceptionnellement doux qui a entraîné de bonnes conditions

routières et, par conséquent, réduit le nombre d'accidents. Étant donné que la tarification des assureurs est prospective, elle ne peut anticiper de tels événements.

De plus, le niveau des tarifs n'est généralement pas ajusté immédiatement et de façon importante en réaction à des situations imprévisibles et inhabituelles comme les conditions météorologiques. Ces événements sont plutôt considérés sur une longue période par les assureurs dans leur tarification.

Ensuite, il faut considérer que l'évolution du niveau des primes dépend non seulement de la variation anticipée du coût des réclamations, mais aussi de nombreux autres facteurs.

À cet égard, on observe notamment une conjoncture incertaine dans les marchés financiers et dans le marché de la réassurance au cours des dernières années qui peuvent influencer les décisions d'affaires des assureurs.

En outre, la détérioration importante des résultats des assureurs de dommages ailleurs au Canada au cours des dernières années pourrait aussi constituer un autre facteur explicatif. Dans ces circonstances, on ne peut rejeter l'hypothèse que certains assureurs auraient préféré consacrer davantage de ressources à l'analyse de cette détérioration de leurs résultats à l'échelle canadienne.

Dans un tel contexte et compte tenu de l'ampleur des profits d'exploitation prévus cette année, la compétition pourrait se manifester de façon plus intense au niveau des tarifs en assurance automobile au Québec au cours des prochaines années. Les consommateurs auront donc avantage à comparer les prix proposés par les différents assureurs afin de profiter pleinement de cette concurrence.

CHAPITRE III

LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2002

La tarification d'un assureur, c'est-à-dire les prix qu'il demande pour les services qu'il offre, est un élément primordial de la rentabilité de ses affaires, donc de sa santé financière. Ce chapitre présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2002. Cette analyse fait état des résultats des opérations des assureurs et du caractère adéquat de la tarification.

1. Le contexte de l'analyse

La rentabilité des opérations d'assurance s'évalue principalement en comparant les revenus de primes ainsi que les revenus d'investissement relatifs aux opérations avec les dépenses qui y sont reliées, soit les sinistres et les frais d'exploitation. Elle est analysée pour l'ensemble du marché québécois en assurance automobile, sans traiter des résultats individuels des assureurs.

L'objectif de cette analyse est de déterminer si la tarification des assureurs est adéquate. Cependant, avant d'analyser cette tarification, il est nécessaire de définir ce qu'est une tarification « adéquate ».

D'abord, l'évaluation de la prime demandée à un assuré est avant tout prospective, c'est-à-dire que la détermination du niveau de la prime repose sur la représentation qu'un assureur se fait des conditions qui prévaudront dans le futur et non pas uniquement en fonction de l'expérience passée.

Ensuite, comme les primes sont établies avant que les dépenses (sinistres et frais d'exploitation) soient payées et que les revenus d'investissement réels reliés aux opérations soient connus, la probabilité que les revenus de primes et d'investissements égalent précisément le montant des dépenses est à peu près nulle.

Cela signifie que, pour une année donnée, il y aura habituellement une différence entre les deux montants, donc qu'il en résultera un profit ou une perte d'exploitation. C'est pourquoi, pour être significative, la rentabilité des opérations d'assurance doit être évaluée sur une longue période.

Le caractère adéquat d'une tarification fait ainsi référence à l'ampleur de la différence entre les coûts d'opération, les primes qui ont été exigées pour les assumer et les revenus d'investissement réels reliés aux opérations. Pour être adéquate, l'ampleur de cette différence, positive ou négative, doit correspondre à la difficulté d'estimer le coût des sinistres. Cette difficulté provient de l'effet que peuvent avoir des événements imprévisibles sur l'expérience d'une année, comme les conditions météorologiques.

L'assurance est un concept d'ensemble dont la rentabilité doit être évaluée sur une longue période. L'analyse de la rentabilité doit donc se faire dans ce contexte afin d'éviter de tirer des conclusions erronées. Par exemple, si la rentabilité d'une année donnée est de + 10 % ou – 10 %, il ne faut pas conclure que les primes sont trop élevées ou trop basses cette année-là.

Enfin, l'évolution du niveau des primes et des résultats d'exploitation est influencée non seulement par la variation des coûts et des revenus d'investissement reliés aux opérations, mais aussi par d'autres facteurs reliés à l'environnement dans lequel oeuvrent les assureurs. Mentionnons notamment la concurrence, les stratégies commerciales des assureurs ainsi que leurs résultats dans les autres catégories d'assurance qu'ils souscrivent et dans les autres régions où ils font des affaires. Ces facteurs sont plus difficiles à quantifier, mais il est essentiel d'en tenir compte dans l'évaluation des résultats.

2. L'évolution globale des résultats

Le tableau 5 présente les résultats des opérations en assurance automobile pour l'ensemble des assureurs faisant des affaires au Québec pour la période de 1993 à 2002. Ces résultats proviennent principalement des données compilées dans le cadre du Plan statistique automobile du Québec (PSA).

Ils sont présentés en pourcentage des primes directes acquises pour chaque année, ce qui permet de les comparer dans le temps. Les résultats sont montrés séparément pour les voitures de tourisme, qui représentent plus de 80 % des primes souscrites totales, et pour l'ensemble des véhicules assurés, incluant notamment les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

Les données de primes et de sinistres des années 1999 et suivantes proviennent des statistiques qui sont compilées dans le cadre du nouveau PSA, entré en vigueur le 1er janvier 2001.

Au moment de la production de ce rapport, les données disponibles dans le cadre du nouveau PSA demeurent incomplètes en raison des retards et des difficultés rencontrés dans l'implantation de ce nouveau système. C'est sur la base de ces renseignements (représentant environ 85 % du marché en terme de volume de primes) que l'IGIF a estimé les résultats des années 1999 à 2001.

Pour l'année 2002, l'IGIF dispose de données partielles pour le premier semestre de l'année provenant du nouveau PSA. Afin d'établir les estimations des résultats pour l'ensemble de l'année 2002, l'IGIF a utilisé également des données recueillies auprès des assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants en terme de volume de primes souscrites au Québec. L'utilisation de ces renseignements implique un degré de précision moindre quant aux éléments estimés. En outre, ces données divulguées par les assureurs ne peuvent pas être validées avec précision avant la production du présent rapport.

De ce fait, l'IGIF évalue à environ 4 % la marge d'erreur au niveau de l'estimation du volume de primes présenté pour l'année 2002. Quant à l'estimation du ratio des sinistres par rapport aux primes acquises de l'année, elle comporte une marge d'erreur autour de trois points de pourcentage.

L'IGIF tient donc à prévenir le lecteur que les résultats présentés doivent être considérés avec prudence. Néanmoins, les conclusions de l'analyse demeurent valables.

TABLEAU 5
RÉSULTATS DES OPÉRATIONS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999 [1]	2000 [1]	2001 [1]	2002 [1]
Primes souscrites (en M$)										
- Voitures de tourisme	1 602	1 593	1 562	1 531	1 556	1 667	1 730	1 875	2 060	2 165
- Tous véhicules [2]	1 885	1 902	1 901	1 874	1 890	2 008	2 130	2 315	2 535	2 665
Primes acquises (en M$)										
- Voitures de tourisme	1 603	1 593	1 580	1 542	1 538	1 614	1 690	1 805	1 965	2 110
- Tous véhicules [2]	1 879	1 889	1 907	1 886	1 875	1 952	2 050	2 225	2 425	2 600
Revenus										
Primes acquises (%) [3]										
- Voitures de tourisme	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
- Tous véhicules	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Revenus d'investissement (%) [4]										
- Voitures de tourisme	1,5	1,5	1,5	1,3	1,2	1,3	1,3	1,4	1,2	1,0
- Tous véhicules	1,5	1,5	1,5	1,3	1,2	1,3	1,3	1,4	1,2	1,0
Dépenses										
Sinistres (%) [5]										
- Voitures de tourisme	67,0	65,6	68,4	73,1	81,3	82,6	74,0	72,5	65,0	62,5
- Tous véhicules	67,6	66,3	67,5	71,4	79,9	81,5	75,0	72,5	64,5	61,0
Frais d'exploitation (%)										
- Voitures de tourisme	25,3	24,6	24,5	24,6	25,8	26,5	26,4	25,4	25,4	25,1
- Tous véhicules	25,4	24,8	24,7	24,6	25,8	26,4	26,4	25,3	25,3	25,2
Profit (perte) (%) [6]										
- Voitures de tourisme	9,2	11,3	8,6	3,6	(5,9)	(7,8)	0,9	3,5	10,8	13,4
- Tous véhicules	8,5	10,4	9,3	5,3	(4,5)	(6,6)	(0,1)	3,6	11,4	14,8

1 Les primes et les sinistres des années 1999 à 2002 sont des estimations. Les frais d'exploitation de l'année 2002 sont également estimés.

2 Comprend les voitures de tourisme ainsi que tous les autres types de véhicules, tels les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

3 Tous les pourcentages sont en fonction des primes directes acquises.

4 Ce sont des valeurs minimales.

5 Les sinistres des années 1998 et antérieures sont comptabilisés sur une base d'année de survenance alors que ceux de 1999 à 2002 le sont sur une base d'année de calendrier. Les sinistres incluent tous les frais de règlement.

6 Profit (perte) d'exploitation avant impôts et autres postes extraordinaires.

L'analyse du tableau 5 permet de constater que la rentabilité des opérations en assurance automobile fluctue chaque année et que l'ampleur des profits ou des pertes se situe généralement entre plus ou moins 10 %. Cependant, au-delà du constat qu'il y a ou non profit au cours d'une année, l'intérêt de cette analyse réside dans l'explication de l'évolution des résultats.

On détermine le profit ou la perte d'une année en comparant le coût des sinistres et des frais d'exploitation aux revenus provenant des opérations. Ces revenus correspondent aux primes acquises et aux revenus d'investissement reliés aux opérations.

En raison de l'importance des voitures de tourisme, l'analyse qui suit ne porte que sur cette catégorie de véhicules. Le tableau 5 révèle, selon nos estimations, que le montant total des primes des voitures de tourisme a poursuivi sa progression en 2002.

Cette situation s'explique principalement par une croissance de la demande provoquée, en premier lieu, par une proportion plus importante de véhicules récents et, en second lieu, par un plus grand nombre de véhicules assurés.

En effet, comme il a été mentionné au chapitre I, pour la première fois depuis plus de dix ans, l'âge moyen des véhicules en circulation a cessé d'augmenter. Les primes exigées pour les véhicules neufs sont en moyenne plus élevées que celles des véhicules plus âgés puisque la valeur assurée est plus grande. Ainsi, la hausse de la proportion de véhicules très récents au cours des dernières années, et particulièrement cette année, contribue de façon importante à la croissance du volume de primes.

Par surcroît, la progression du nombre de véhicules assurés qui devrait se poursuivre en 2002, selon nos estimations présentées au tableau 4, accroît la demande d'assurance, donc le montant de primes.

Enfin, une portion peu importante de l'augmentation du volume de primes de 2002 provient d'une hausse du niveau des tarifs au cours de l'année par rapport à 2001, comme il a été expliqué au chapitre II.

Par ailleurs, la proportion des revenus d'investissement par rapport aux primes acquises ne fluctue que légèrement d'une année à l'autre. Ces revenus ont donc peu d'effet sur les changements dans les revenus globaux, et ainsi sur l'évolution de la rentabilité au cours des années.

Étant donné la baisse des taux d'intérêt qui s'est poursuivie au cours de 2002, les revenus d'investissement par rapport aux primes acquises auront diminué en 2002 par rapport à 2001.

En ce qui concerne les dépenses, on constate que la proportion des frais d'exploitation par rapport aux primes acquises évolue généralement légèrement d'une année à l'autre. Toutefois, en 1997 et 1998, la proportion de ces frais a affiché une hausse importante qui provient principalement des investissements des assureurs dans le secteur de la technologie, notamment en préparation au passage à l'an 2000. Cet événement étant maintenant passé, on observe depuis une diminution de la proportion des frais d'exploitation.

Une réduction devrait également être observée en 2002 en raison de la concurrence dans le marché qui exerce une pression à la baisse sur ces frais et fait en sorte que les assureurs multiplient les initiatives en vue de réduire le coût unitaire de leurs opérations.

Enfin, on constate que les variations les plus significatives des dépenses proviennent des sinistres. C'est donc de ce côté qu'il faut chercher les principales explications à la fluctuation des résultats.

3. L'évolution des sinistres pour les garanties principales

Pour effectuer cette analyse, il faut examiner les composantes des sinistres, c'est-à-dire la fréquence des réclamations et le coût moyen d'un sinistre, pour chacune des garanties principales du contrat d'assurance automobile, à savoir « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement » (l'annexe A fournit une définition des principales garanties de la police d'assurance automobile de même que le calcul d'une fréquence et d'un coût moyen).

Rappelons que cette année, un tel examen ne peut pas être effectué avec la même précision que pour les années antérieures, en raison des données incomplètes en provenance du nouveau PSA. Néanmoins, les renseignements dont dispose l'IGIF lui permettent de dégager certaines influences susceptibles d'avoir affecté les résultats de l'année 2002.

Pour les garanties « responsabilité civile » et « collision », la fréquence des réclamations est grandement influencée par les conditions météorologiques. Les conditions très favorables de l'hiver dernier combinées à un automne plutôt clément laissent présager une amélioration de la fréquence des réclamations de ces garanties pour l'ensemble de l'année 2002 par rapport à 2001. Cette diminution ne devrait toutefois pas s'avérer très significative vu la fréquence exceptionnellement basse observée au deuxième semestre de 2001.

Au sujet de la garantie « accident sans collision ni versement », elle couvre un large éventail de types de réclamations. Ainsi, plusieurs facteurs peuvent influencer l'évolution de la fréquence des réclamations de cette garantie. Par exemple, on peut mentionner l'évolution du taux de criminalité qui affectera les réclamations pour des dommages causés par le vol ou le vandalisme et les conditions météorologiques qui auront un effet sur les réclamations pour des dommages causés par le vent ou la grêle.

Les données partielles disponibles pour le premier semestre de 2002 montrent une réduction notable de la fréquence des réclamations par rapport au même semestre de 2001 pour la garantie « accident sans collision ni versement ». Comme les renseignements disponibles ne laissent pas entrevoir une hausse significative au cours du deuxième semestre de 2002, une amélioration de la fréquence devrait être observée pour cette garantie pour l'ensemble de l'année.

En ce qui concerne les coûts moyens par sinistre, ceux-ci ont augmenté pour toutes les garanties au cours des dernières années. En considérant que les réparations des véhicules récents sont généralement plus coûteuses et que la présence de ces véhicules continue d'augmenter en 2002, une hausse du coût moyen, possiblement plus importante que l'an dernier, devrait être de nouveau observée cette année pour les garanties « responsabilité civile » et « collision ».

Pour les réclamations de la garantie « accident sans collision ni versement », leur coût moyen est influencé principalement par les vols entiers de véhicules dont les coûts moyens sont nettement supérieurs à ceux des autres types de réclamations couvertes par cette garantie. En effet, le nombre de vols entiers représente moins de 10 % du nombre total de réclamations de cette garantie. Par contre, ces vols constituent plus de 50 % des montants de sinistres versés sous cette garantie.

Les renseignements partiels actuellement disponibles ne laissent pas présager de variations d'envergure au niveau du nombre de sinistres reliés au vol entier de véhicules pour l'année 2002 par rapport à 2001. Toutefois, une nouvelle tendance s'est dessinée récemment concernant les vols de véhicules.

En effet, alors qu'auparavant les voitures prisées par les voleurs étaient généralement neuves ou récentes, elles sont maintenant plus âgées. D'ailleurs, l'âge moyen des véhicules volés a maintenant atteint plus de cinq ans.

Par conséquent, le coût moyen des réclamations reliées au vol devrait continuer d'afficher des hausses moins importantes, ce qui se traduira sur les coûts moyens de l'ensemble des réclamations de la garantie « accident sans collision ni versement ».

Enfin, en combinant l'effet des variations de la fréquence des réclamations et du coût moyen par sinistre, on obtient l'évolution des coûts globaux pour chacune des garanties.

Étant donné, d'une part, la diminution prévue de la fréquence des réclamations pour les garanties « responsabilité civile » et « collision » et, d'autre part, la hausse du coût moyen qui pourrait s'avérer d'une certaine importance cette année, une augmentation des coûts globaux de ces garanties est pressentie pour 2002 par rapport à 2001.

Au sujet de la garantie « accident sans collision ni versement », les renseignements partiels actuellement disponibles ne permettent pas de conclure avec certitude à une amélioration ou à une détérioration de

l'expérience de cette garantie. Toutefois, il est possible d'affirmer que si une amélioration était présente, elle ne serait pas d'une ampleur suffisante pour annuler la hausse prévue des coûts globaux des deux autres garanties.

Ainsi, le montant des sinistres devrait augmenter en 2002 par rapport à 2001. Ce changement serait principalement attribuable à la hausse des coûts moyens provoquée par la présence grandissante de véhicules récents dont les réparations sont généralement plus coûteuses.

Malgré cette hausse du montant des sinistres, les résultats de l'année 2002 se sont tout de même améliorés par rapport à 2001, comme l'indique le tableau 5, puisque la progression des sinistres est de moindre importance que celle des primes.

4. Le caractère adéquat de la tarification de 2002

Les revenus des opérations d'assurance automobile de l'ensemble des assureurs ont été à la hausse en 2002 par rapport à 2001. Cette évolution est attribuable à une augmentation du volume de primes souscrites provenant principalement de la croissance de la demande d'assurance.

En ce qui a trait aux dépenses, elles ont accaparé un pourcentage moins important des primes que l'an dernier, compte tenu principalement de la baisse de la fréquence des réclamations causée par des conditions météorologiques particulièrement favorables.

La combinaison de ces facteurs explique l'amélioration des résultats d'exploitation des assureurs en 2002. Elle fait ressortir que les résultats peuvent être modifiés de façon significative dans un court laps de temps, que ce soit à la hausse ou à la baisse et ce, en raison d'un grand nombre de facteurs.

À titre d'exemple, n'eût été des conditions météorologiques favorables de l'hiver, qui n'étaient pas prévisibles par les assureurs au moment de la détermination du niveau des primes, les résultats d'exploitation de 2002 ne se seraient pas améliorés de façon aussi significative.

En outre, l'établissement d'une tarification adéquate demande non seulement la considération d'éléments spécifiques à l'estimation des coûts, mais aussi la prise en compte d'objectifs de croissance et de positionnement dans le marché ainsi que l'environnement dans lequel œuvrent les assureurs.

La variabilité et l'incertitude des marchés financiers, les fluctuations observées dans le marché de la réassurance au cours des dernières années ainsi que la situation globalement déficitaire des assureurs en assurance de dommages ailleurs au Canada peuvent avoir influencé les décisions d'affaires des assureurs.

Dans ce contexte, l'analyse de l'ampleur des variations annuelles des résultats, au cours des dix dernières années, révèle que les assureurs évaluent généralement bien les différents facteurs relatifs à la tarification. De fait, le profit d'exploitation généré par l'ensemble des assureurs au cours de la période de 1993 à 2002 est de l'ordre de 5,6 %.

Ainsi, compte tenu de la difficulté inhérente à l'estimation des différents éléments qui sous-tendent la tarification et puisqu'elle permet de dégager, sur une longue période, un bénéfice d'exploitation raisonnable, la tarification en assurance automobile au Québec peut être qualifiée d'adéquate.

Certes, cela ne signifie pas que c'est le cas pour chaque assureur, mais dans la mesure où le marché de l'assurance automobile est relativement stable au Québec, les résultats de l'analyse de la tarification des assureurs ont tendance à fluctuer de la même façon, mais à des niveaux de rentabilité différents, c'est-à-dire que, lorsque l'expérience est bonne au niveau global par exemple, la majorité des assureurs font des profits, mais à des degrés différents.

Par conséquent, sans pouvoir affirmer que le profit d'exploitation de tous les assureurs ait été d'environ 14,8 % en 2002, cette année a très probablement été rentable pour la majorité d'entre eux en assurance automobile au Québec.

Enfin, soulignons que les profits d'exploitation prévus pour 2002 sont d'une ampleur exceptionnelle. On doit en effet se reporter à l'année 1983 pour observer un profit d'exploitation plus important que celui estimé pour cette année.

D'une telle conjoncture pourront naître des opportunités intéressantes pour les assureurs qui, selon leurs stratégies commerciales, souhaiteraient accroître leur part de marché en assurance automobile au Québec. La compétition pourrait donc se manifester de façon plus intense au niveau des tarifs au cours des prochaines années, ce qui sera à l'avantage des consommateurs, particulièrement ceux qui « magasineront » leur prime d'assurance automobile.

En outre, rappelons que l'augmentation du nombre de consommateurs qui demandent davantage d'information et qui « magasinent » contribue à maintenir la concurrence dans l'industrie.

Conclusion

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 2002 montre qu'ils ont globalement affiché des profits d'exploitation. L'amélioration de la rentabilité provient principalement d'une réduction de la proportion du montant des sinistres par rapport aux primes acquises. Cette diminution résulte surtout de la baisse de la fréquence des sinistres en raison notamment des conditions météorologiques favorables de l'hiver.

L'analyse révèle également qu'au cours des dix dernières années, l'ampleur des variations des résultats n'a pas été excessive compte tenu de la difficulté inhérente à l'estimation du coût d'événements futurs. Dans ce contexte et bien que l'année 2002 soit exceptionnelle, la tarification peut être qualifiée d'adéquate en assurance automobile au Québec.

D'autre part, l'offre d'assurance automobile au Québec est demeurée abondante en 2002 (111 assureurs ont pratiqué l'assurance automobile), même si le marché reste dominé par un nombre restreint d'assureurs ou de groupes d'assureurs. En outre, les assureurs établis au Québec occupent une vaste part du marché de l'assurance automobile québécois.

L'analyse du marché de l'assurance automobile démontre que celui-ci est concurrentiel, mais que cette concurrence varie d'un segment à l'autre du marché. De plus, l'examen des modifications apportées aux manuels de tarifs démontre qu'un certain plafonnement semble atteint en ce qui a trait au raffinement des critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs.

Néanmoins, selon les modalités déjà en place chez chacun d'eux, les assureurs continuent d'ajuster leurs pratiques de tarification afin de maintenir leur compétitivité.

Par ailleurs, la stabilité de l'âge moyen du parc automobile observée cette année conjuguée à la croissance du nombre de véhicules assurés ont fait progresser la demande d'assurance et, par conséquent, le volume total de primes souscrites.

Enfin, le marché de l'assurance automobile au Québec continue d'être un marché qui est concentré tout en demeurant concurrentiel. Les profits d'exploitation importants générés aux cours des deux dernières années pourraient intensifier cette concurrence au niveau des tarifs.

Le consommateur aura donc tout intérêt à y faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés par les différents assureurs. En outre, l'augmentation du nombre de consommateurs qui demandent davantage d'information et qui « magasinent » contribuera à stimuler la concurrence dans l'industrie.

ANNEXES

ANNEXE A

GLOSSAIRE

Accident sans collision ni versement (chapitre B, division 3) : Cette garantie de la police automobile couvre tous les dommages matériels au véhicule de l'assuré qui ne résultent pas d'une collision ou d'un versement, sauf ceux spécifiquement exclus dans la police. Les dommages couverts selon cette garantie sont, entre autres, l'incendie, le vol, le vandalisme et le bris de vitre. Il faut noter que la survenance de ces événements n'engage pas la responsabilité de l'assuré.

Année de calendrier : Les sinistres compilés sont ceux survenus dans l'année, plus le développement dans la même année des sinistres survenus dans les années antérieures, le tout indépendamment de la date d'émission des polices.

Année de survenance : Les sinistres compilés sont ceux survenus dans l'année indépendamment de la date d'émission des polices et de la date de paiement de l'indemnité.

Années-véhicules : Véhicules effectivement assurés au cours d'une année dont le nombre est calculé au prorata du temps écoulé à une date donnée selon le terme des polices. Par exemple, un contrat couvrant un véhicule pour une période d'un an et souscrit le 1er juillet est comptabilisé comme étant un demi-véhicule pour l'année courante et un demi-véhicule pour l'année suivante.

Collision (chapitre B, division 2) : Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision et pour lesquels une responsabilité est imputée à l'assuré. Le délit de fuite est également couvert selon cette garantie, puisqu'il implique une collision. Les accidents qui sont indemnisés selon cette garantie sont des accidents dits « responsables ».

Collision : Par collision, on entend collision entre deux véhicules et, notamment, la collision avec le sol et celle se produisant entre deux véhicules attelés l'un à l'autre.

Coût moyen par sinistre [1] : Montant des sinistres divisé par le nombre de sinistres.

Coût moyen par véhicule [1] : Montant des sinistres divisé par le nombre d'années-véhicules.

Fréquence des réclamations [1] : Nombre de sinistres divisé par le nombre d'années-véhicules.

Primes acquises : Primes calculées en fonction des primes souscrites au prorata du temps écoulé à une date donnée selon le terme des polices. Par exemple, la prime d'un contrat d'un an souscrite le 1er juillet est acquise à 50 % au 31 décembre. Donc, seulement 50 % de la prime initiale est comptabilisée, comme prime acquise, pour l'année qui vient de se terminer.

Primes souscrites : Primes payées par les assurés pour les polices émises au cours d'une année.

[1] Ces données sont maintenant établies selon une base d'année de calendrier.

Responsabilité civile (chapitre A) : Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés à autrui découlant de la responsabilité de l'assuré. Depuis 1978, les dommages matériels au véhicule de l'assuré, qui résultent d'une collision pour lesquels aucune responsabilité n'est imputée à l'assuré et qui sont couverts par la Convention d'indemnisation directe, sont également indemnisés en vertu de cette garantie. Ces derniers accidents, qui constituent la presque totalité des dommages indemnisés par cette garantie, sont donc des accidents dits « non responsables » et sont indemnisés en vertu de la Convention d'indemnisation directe. Enfin, cette garantie couvre la responsabilité civile dans les cas de dommages corporels causés hors du Québec.

Risques spécifiés (chapitre B, division 4) : Cette garantie de la police automobile s'apparente à celle du chapitre B, division 3, sauf qu'elle couvre uniquement les risques spécifiés dans la police. Par exemple, les dommages causés par des actes malveillants ne sont pas couverts par cette garantie, alors qu'ils le sont selon le chapitre B, division 3.

Tous risques (chapitre B, division 1) : Cette garantie de la police automobile couvre tous les dommages matériels au véhicule de l'assuré, sauf ceux spécifiquement exclus dans la police. En fait, elle couvre principalement les dommages des divisions 2 et 3 du chapitre B.

Versement : Par versement, on entend le renversement partiel ou complet d'un véhicule.

ANNEXE B

LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS À PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 2002

Assureur [1]	Siège		
Charte du Québec			
ABITIBIENNE	Amos	Québec	Canada
ALPHA	Drummondville	Québec	Canada
APPALACHES - ST-FRANÇOIS	Saint-Pierre-Baptiste	Québec	Canada
AXA	Montréal	Québec	Canada
AXA – AGRICOLES [2]	Montréal	Québec	Canada
BAGOT	Saint-Liboire	Québec	Canada
BEAUCE	Beauceville Est	Québec	Canada
BELAIR INC.	Anjou	Québec	Canada
BELLECHASSE	Saint-Gervais	Québec	Canada
BOIS-FRANCS	Warwick	Québec	Canada
CAISSES DESJARDINS	Lévis	Québec	Canada
CANASSURANCE - GÉN. [2]	Montréal	Québec	Canada
CAPITALE - GÉNÉRALES	Québec	Québec	Canada
CHARLEVOIX-MONTMORENCY	Baie-Saint-Paul	Québec	Canada
COATICOOK-SHERBROOKE	Coaticook	Québec	Canada
DEUX-MONTAGNES	Saint-Benoit Mirabel	Québec	Canada
DORCHESTER	Sainte-Claire	Québec	Canada
DRUMMOND	Drummondville	Québec	Canada
EST	Rimouski	Québec	Canada
FABRIQUES DE MONTRÉAL [2]	Montréal	Québec	Canada
FABRIQUES DE QUÉBEC [2]	Québec	Québec	Canada
FRONTENAC	Lac-Mégantic	Québec	Canada
GASPÉSIE - LES ILES	Causapscal	Québec	Canada
GROUPE ESTRIE-RICHELIEU	Granby	Québec	Canada
HAUT ST-LAURENT	Mercier	Québec	Canada
INDUSTRIELLE-ALLIANCE GÉN	Québec	Québec	Canada
INNOVASSUR	Montréal	Québec	Canada
KAMOURASKA	St-Pascal de Kamouraska	Québec	Canada
LAC AU FJORD	Lac-Saint-Jean Est	Québec	Canada
LAC ST-PIERRE-LES FORGES	Baie-du-Febvre Yamaska	Québec	Canada
LANAUDIÈRE	Saint-Alexis	Québec	Canada

Assureur [1]		Siège	
LÉVISIENNE-ORLÉANS	Saint-Romuald-d'Etchemin	Québec	Canada
L'ISLET	Saint-Jean-Port-Joli	Québec	Canada
LOTBINIÈRE	Laurier-Station	Québec	Canada
MONTMAGNY	Montmagny	Québec	Canada
OPTIMUM - GÉNÉRALE	Montréal	Québec	Canada
OPTIMUM AGRICOLE	Trois-Rivières	Québec	Canada
OUTAOUAIS	Saint-André-Avellin	Québec	Canada
PERSONNELLE - GÉNÉRALES	Lévis	Québec	Canada
PORTNEUF-CHAMPLAIN	Saint-Basile	Québec	Canada
PRAIRIES	Candiac	Québec	Canada
PROMUTUEL RÉASSURANCE	Sillery	Québec	Canada
RIVIÈRE-DU-LOUP	Rivière-du-Loup	Québec	Canada
ROUYN-NORANDA -TÉMISCAM.	Ville-Marie	Québec	Canada
SOULANGES	Les Côteaux	Québec	Canada
SSQ - GÉNÉRALES	Sainte-Foy	Québec	Canada
TÉMISCOUATA	Dégelis	Québec	Canada
UNION CANADIENNE	Sillery	Québec	Canada
UNIQUE - GÉN.	Québec	Québec	Canada
VALLÉE	Shawville	Québec	Canada
VALMONT	Waterloo	Québec	Canada
VAUDREUIL	Rigaud	Québec	Canada
VERCHÈRES	Saint-Marc-sur-Richelieu	Québec	Canada
Charte d'une autre province			
COMMERCE ET INDUSTRIE	Toronto	Ontario	Canada
GERLING CANADA - GÉN. [2]	Toronto	Ontario	Canada
KINGSWAY	Mississauga	Ontario	Canada
SCOTTISH & YORK	Scarborough	Ontario	Canada
Charte du Canada			
ACE INA	Toronto	Ontario	Canada
ALLIANZ DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ALLSTATE DU CANADA	Markham	Ontario	Canada
ANCIENNE RÉPUBLIQUE - CAN	Hamilton	Ontario	Canada
AXA (CANADA)	London	Ontario	Canada
AXA PACIFIQUE	Vancouver	Colombie-Britannique	Canada
CGU	Scarborough	Ontario	Canada
CHUBB DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
CITADELLE	Toronto	Ontario	Canada
CO-OPERATORS - GÉNÉRALE	Guelph	Ontario	Canada

Assureur [1]		Siège	
COSECO	Mississauga	Ontario	Canada
CUMIS - GÉN.	Burlington	Ontario	Canada
DOMINION DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ÉCHELON	Mississauga	Ontario	Canada
ECONOMICAL - MUTUELLE	Waterloo	Ontario	Canada
ELITE	Scarborough	Ontario	Canada
FEDERATED DU CANADA - GÉN	Winnipeg	Manitoba	Canada
FÉDÉRATION	Montréal	Québec	Canada
GARANTIE	Montréal	Québec	Canada
ING DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ING NOVEX	Toronto	Ontario	Canada
JEVCO	Montréal	Québec	Canada
LANGDON	Waterloo	Ontario	Canada
LIBERTÉ DU CANADA	Unionville	Ontario	Canada
LOMBARD (CIE CANADIENNE)	Toronto	Ontario	Canada
LOMBARD (CIE D'ASS.)	Toronto	Ontario	Canada
MARKEL	Toronto	Ontario	Canada
MISSISQUOI	Frelighsburg	Québec	Canada
PEMBRIDGE	Markham	Ontario	Canada
PERSONNELLE	Lévis	Québec	Canada
PRIMMUM	Toronto	Ontario	Canada
QUÉBEC (CIE D'ASS.)	Montréal	Québec	Canada
RBC - GÉNÉRALE	Mississauga	Ontario	Canada
ROYAL & SUN ALLIANCE	Toronto	Ontario	Canada
SÉCURITÉ NATIONALE	Montréal	Québec	Canada
SOUVERAINE - GÉN.	Calgary	Alberta	Canada
TEMPLE [2]	Toronto	Ontario	Canada
TRADERS GÉNÉRALE	Scarborough	Ontario	Canada
TRAFALGAR DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
TRAVELERS DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
WAWANESA	Winnipeg	Manitoba	Canada

Assureur [1]	Siège		
Charte d'un état ou pays étranger			
AMÉRICAINE - RÉASS. [2]	Princeton	New Jersey	É.-U.
AMERICAN HOME	New York	New York	É.-U.
AMERICAN ROAD	Dearborn	Michigan	É.-U.
AXA CORPORATE-ASSURANCE [2]	Paris		France
CENTENNIAL	New York	New York	É.-U.
CONTINENTAL CASUALTY	Chicago	Illinois	É.-U.
DAIMLERCHRYSLER	Southfield	Michigan	É.-U.
EMPLOYEURS DE WAUSAU	Wausau	Wisconsin	É.-U.
FÉDÉRALE [2]	Warren	New Jersey	É.-U.
HARTFORD INCENDIE	Hartford	Connecticut	É.-U.
LIBERTÉ MUTUELLE	Boston	Massachusetts	É.-U.
LIBERTÉ MUTUELLE - GÉN. [2]	Boston	Massachusetts	É.-U.
LLOYD'S	London		Angleterre
LUMBERMENS MUTUAL	Long Grove	Illinois	É.-U.
MITSUI SUMITOMO	Tokyo		Japon
MOTORS	Southfield	Michigan	É.-U.
NEW HAMPSHIRE [2]	New York	New York	É.-U.
NIPPONKOA [2]	Tokyo		Japon
PROTECTRICE	Indianapolis	Indiana	É.-U.
SAINT PAUL	Saint-Paul	Minnesota	É.-U.
SENTRY	Wisconsin	Wisconsin	É.-U.
SOMPO [2]	Tokyo		Japon
TIG	Irving	Texas	É.-U.
TOKIO	Tokyo		Japon
TRAVELERS INDEMNITÉ [2]	Hartford	Connecticut	É.-U.
UTICA	New Hartford	New York	É.-U.
XL AMÉRIQUE [2]	Stamford	Connecticut	É.-U.
ZURICH	Zurich		Suisse

[1] Les noms des assureurs sont inscrit sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se retrouvent dans le site Internet de l'IGIF et à la section 5 du *Rapport annuel sur les assurances* de l'IGIF.

[2] Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2001, même s'il possédait un permis pour le faire.

LISTE DES TABLEAUX

Page

TABLEAU 1

NOMBRE D'ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC 4

TABLEAU 2

VENTILATION DU NOMBRE ET DE LA PART DE MARCHÉ DES ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC SELON LEUR CHARTE .. 5

TABLEAU 3

PART DU MARCHÉ QUÉBÉCOIS DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS AUTOMOBILES EN POURCENTAGE DES PRIMES SOUSCRITES 7

TABLEAU 4

ÂGE MOYEN DES VÉHICULES EN CIRCULATION, NOMBRE DE VOITURES DE TOURISME ET PRIMES SOUSCRITES EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC 10

TABLEAU 5

RÉSULTATS DES OPÉRATIONS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC 20